SOCIEDAD ECONOMICA

—DE—

AMIGOS DE GUATEMALA.

PROYECTO

DE

FERRO-CARRIL NACIONAL

—DE—

ESCUINTLA A GUATEMALA.

TIP. DE "EL PROGRESO"—8ª CALLE PONIENTE, Nº 11.

SOCIEDAD ECONOMICA

—DE—

AMIGOS DE GUATEMALA.

PROYECTO

DE

FERRO-CARRIL NACIONAL

—DE—

ESCUINTLA A GUATEMALA.

TIP. DE "EL PROGRESO"—8ª CALLE PONIENTE, Nº 11.

A iniciativa del señor Director de la Sociedad Económica y con el fin de coadyubar en la medida de sus fuerzas á las progresistas ideas del señor Presidente de la República, la Junta de Gobierno acordó celebrar una sesion estraordinaria el 19 de Mayo anterior, con el objeto de tratar del pensamiento de formar una Compañia nacional que lleve á cabo la estension de la linea férrea hasta Guatemala, convocando al efecto á aquellos sócios cuyo patriotismo, representacion é inteligencia, debian cooperar de una manera mas activa al logro de esta mira.

Nombradas dos comisiones de Sócios para estudiar el asunto bajo sus faces técnica y financiera, presentaron un dictámen colectivo que fué acojido por la Sociedad con el entusiasmo con que siempre acoge todo aquello que tiende á promover la prosperidad nacional. En consecuencia, dispuso su publicacion inmediata para que circule en el público á fin de que tenga pleno conocimiento del asunto cuando se reuna la próxima junta general que se convocará al efecto.

La Sociedad espera que todos los Sócios concurrirán con sus luces y cooperacion, al patriótico fin que ella se ha propuesto.

Guatemala, 14 de Junio de 1880.

El Secretario,

Manuel G. Valdeavellano.

JUNTA DE GOBIERNO
DE LA SOCIEDAD ECONOMICA.

Las comisiones nombradas en la última sesion extraordinaria, vienen á dar su informe acerca del pensamianto de formar una Compañia nacional para la estension del ferro-carril hasta Guatemala.

Nombradas dos comisiones, deberian dar su dictámen por separado, la una acerca de la parte técnica de la obra, y la otra acerca de la parte financiera. Una y otra comision tendria para ello que entrar en detalles de su especial resorte; pero habiéndose aunado las dos comisiones en un solo pensamiento, han resuelto presentarlo desde luego á la Sociedad, reservándose para mas tarde sus especiales informes que llevarán mayores permenores y exijirán mas dilatado estudio.

Mueve tambien á las Comisiones para presentar un dictámen pronto y colectivo la circuntancia de que exitada últimamente la opinion por lo que se ha traslucido de sus trabajos, conviene fijar cuanto antes sus ideas ante la Sociedad Económica para establecer bien sus proyectos.

A impulso de la mano enérgica que rige los destinos de Guatemala, la primera empresa de ferro-carril en la República se ha llevado á buen término y hoy el silvido de la locomotora anuncia en Escuintla, al país entero, que se ha dado en la via del progreso el paso mas avanzado.

La Nacion vé realizada la primera de sus queridas ilusiones, y llena de ánimo, busca el medio de continuar en el mismo camino, estendiendo hasta la capital los beneficios de la via férrea.

Seguir el ferro-carril hasta la capital y á continuacion buscar la salida al Norte: he aquí el sueño dorado de la Nacion, y el último punto hácia el cual se dirijen los esfuerzos del Gobierno.

Para lograrlo se necesita la poderosa palanca del capital. Buscar este en el estrangero seria completamente inútil: hoy en dia no se arriesgan facilmente los capitales de los grandes centros financieros en empresas de esta naturaleza de países lejanos: prueba de ello la imposibilidad en que se encontró el contratista anterior de conseguir el capital para la empresa fuera de la República.

Ademas, aun en el caso enteramente improbable de que se consiguiera el capital en el estrangero, la Compañia que se formase tendria que ser estrangera tambien y el Gobierno y el país comprenden los inconvenientes de semejante estado de cosas. Los ferro-carriles son las arterias por donde circula la riqueza de los pueblos; son la puerta para su entrada y salida, y no es conveniente que estén en manos estrañas, con sus directores fuera del alcance de nuestras autoridades. Tratar de impedir esto debe ser el objeto de los esfuerzos de todo buen guatemalteco, hoy que muchas de las naciones europeas aun discuten la conveniencia de sacar de manos de Compañias particulares los ferro-carriles, como han concentrado los correos y telégrafos por ser tambien poderosos elementos de administracion.

Pero esas consideraciones aun carecen de objeto

práctico si se reflexiona en la dificultad de conseguir en el estranjero el capital necesario, dificultad bien conocida de todos, por lo cual hay que buscar en el país mismo los recursos para la obra que él mismo anhela.

Pero ¿como encontrar entre nuestros capitalistas la gran suma que se necesita para la obra? Aun demostrándoles ser buen negocio, ¿como inducirlos á tomar parte en él? ¿Como impedir las consecuencias del retiro de tanta plata necesaria para el movimiento comercial y agrícola?

He aquí el problema que trataban de resolver los miembros de la Comision, problema tanto mas dificil, cuanto que la baja que en estos seis meses últimos han tenido los valores públicos ha venido á disminuir notablemente los capitales.

Pero esta misma circunstancia ha sido la que ha hecho nacer en el seno de las Comisiones la idea que ha venido á conciliar todas las dificultades.

En efecto, se pensó que ese capital hoy depreciado, y que consiste en los Bonos de la Deuda interior, podria servir de base para formar el necesario para la obra: que la amortizacion decretada por el Supremo Gobierno agregada á algun esfuerzo colectivo, bastaria para costear la empresa.

Se podria decir que al tomar los Bonos de la Deuda Interior para formar el Capital de la Empresa, se retiran de la circulacion capitales que hoy forman la riqueza pública, pero en realidad es darle vida á un capital que hoy se encuentra muerto y dar al comercio el aumento de capitales que trae consigo el hecho mismo de su empleo reproductivo en empresas que llaman la atencion de todas las clases sociales.

Llevando á cabo esta idea se consolida el crédito del Gobierno, y se consigue la confianza pública único elemento que facilita las transacciones y que sirve al comercio como la mas poderosa palanca, para levantar con su crédito sus negociaciones.

Esta idea espresada tímidamente al principio fué

bien acojida por el Señor Presidente, y el público la recibió con entusiasmo. Alentados los miembros de la Comision por el favor con que era mirada, la dieron mayor estudio, y para ensayar su practicabilidad abrieron una lista provisional de los que contribuirian con sus Bonos públicos. No dilató en subir á la mitad de la Deuda Interior, la cantidad suscrita y se han ofrecido, á cambio de acciones de la Empresa, materiales del país para la construccion, al mismo costo que los importados.

Estimulados por tan buen resultado y por el creciente entusiasmo que el proyecto inspira, los miembros de las Comisiones, vienen á someter el plan á la Sociedad, no en su último desarrollo sino á grandes rasgos, prometiéndose desenvolver al por menor el proyecto si la Sociedad acoje tambien la idea y haciéndola suya, la dá todo su influyente apoyo. En consecuencia se someten las siguientes

Bases para la fundacion de una Compañia Nacional de Ferro-carril.

I.

Se formará una Sociedad Anónima de responsabilidad limitada, que llevará el nombre de *Compañia Nacional de Ferro-carriles.*

II.

El Capital Social será de cuatro millones de pesos, divídido en cuarenta mil acciones de cien pesos cada una. Segun los cálculos hechos, no exederán de ésta suma los gastos de la obra.

III.

El objeto de la Sociedad, es construir y esplotar el Ferro-carril de Escuintla á la Capital.

IV.

Las acciones de la Sociedad, se obtendrán en cambio de los Bonos de la Deuda Interior.

V.

La Compañia se encarga de la venta de los Bonos de la Deuda Interior, depositándolos en el Establecimiento que le preste mas garantía.

VI.

El producto de la venta de los espresados documentos que se calcula por término medio en $ 720.000 anuales, se dedicará al pago del 6 p§ de interes sobre el Capital suscrito, y el resto á la construccion del Ferro-carril.

VII.

La Compañia se compromete á empezar sus trabajos de reconocimiento y construccion, dentro de seis meses de firmoda la Escritura del contrato, comprometiéndose á concluir la obra en tres años.

VIII.

Desde el dia que la línea quede abierta al servicio público, cesará de repartirse á los Sócios el 6 p§ de interés de que habla el artículo 6. °, puesto que el

dividendo se hará entónces en la forma que prescriba la escritura del contrato.

IX.

Los tenedores de Bonos determinarán la manera en que se efectúe la construccion de la línea férrea, atendiendo en esta parte á las condiciones exijidas á la Compañia de la línea edtre San Jesé y Escuintla.

X.

La Compañia conciliando el interes público con el particular de los Sócios, obtendrá del Gobierno lo siguiente:

1. ° La Concesion definitiva de la via de Escuintla á Guatemala, y el derecho esclusivo de esplotarla por el término de 25 años.

2. ° La espropiacion por cuenta del Estado y en tiempo oportuno de los terrenos pertenecientes á particulares y que sean necesarios para la obra emprendida, el uso de los rios, manantiales y demás elementos para la construccion.

3. ° La introduccion libre de material para la construccion, esplotacion y conservacion del Ferro- carril.

4. ° El uso libre del telégrafo Nacional para todo lo que concierna el Ferro-carril, así como tambien la exoneracion del impuesto del timbre ó sello sobre libros, títulos etc.

5. ° La garantía de 9 p§ anual sobre los $ 4 000.000 de Capital de la Compañia, cuyo término, pago y demás condiciones será objeto de arreglos especiales con el Supremo Gobierno.

6. ° A los 99 años transcurridos desde la conclusion de la obra, el Ferro-carril pasará á ser propiedad Nacional.

———

Las Comisiones encargadas y que hoy presentan las anteriores bases para el proyecto de Ferro-carril entre Escuintla y Guatemala, no dudan un momento que la idea llevada á cabo por esta benéfica institucion de la Sociedad Económica, la llenará de esa justa satisfaccion que originan las obras de la civilizacion y el progreso.

Por eso creemos que los Sócios acojerán con entusinsmo este proyecto y estudiándolo con el interés que demanda, llenarán las nobles aspiraciones de ésta Institucion y las fundadas esperanzas del Supremo Gobierno.

Guatenala, Junio 11 de 1880.

F. Camacho.

J. Magee. J. M. Samayoa.

Alejandro Prieto. Juan Arzú Batres.

APENDICE.

Del interesante opúsculo que sobre ferro-carriles han publicado los señores ingenieros Prieto y Piatkowsky, tomamos los siguientes cáculos sobre los productos probables de la seccion de línea férrea entre Escuintla y esta capital. La aproximacion de estos resultados con los que han obtenido en sus estudios, tanto el señor Nanne como los señores socios Camacho yMagee, recomiendan los espresados datos.

Reproducimos tambien lo que en el citado opúsculo se dice sobre el itinerario y trazo de la proyectada línea.

Calculo aproximado del producto de un camino de hierro entre Escuintla y Guatemala

Los datos que sirvieron para la base de los cálculos han sido suministrados en su mayor parte por la oficina de Estadística, y el movimiento de los pasageros se ha calculado sobre el menor supuesto posible.

PRODUCTOS Y FLETES DE ESCUINTLA PARA GUATEMALA

Azúcar { Escuintla produce 90,000 qq. de estos 30 p. % consume la Antigua qq. 64,000

Frutas varias al año....................	,,	10,000
Arroz cosecha anual 1200 qq. 50 p.☰ á Guatemala..............................	,,	600
Maíz cosecha anual 14,000 fanegas 59 p.☰	,,	7,000
Pasturas id. id. un supuesto para 500 cabs	,,	15,000
Sal ,, ,, cosecha 30,008 qq. 50 p.☰	,,	15,000
Maderas de cedro y caoba aserradas 400,000 piezas..................................	,,	20,000
Maderas de construccion.................	,,	40,000
Pescpdo fresco salado, caseria 10 qq. diarios	,,	3,600
Quesos y leche al año....................	,,	1,000
Plátanos se cosechan 750,000 rasimos 20 p☰	,,	15,000
Ganado gordo 10,000 reses á 5 qq.........	,,	50,000
Aguardiente 10,000 barriles año	,,	15,000
Mercaderias.	,,	160,000
Total........qq.		416,200

De los	416,200 qq. pagarian:			
	200,000 ,,	á $ 0.75 importan	$	150,000
Los restantes	216,200 ,,	á $ 0.25 ,,	,,	54,050
		Tatal de flete............	$	204,050

Productos y flete de Palin para Guatemala.

Azúcar	qq.	40,000 á 16 ctvs..	$	6,400
Mercaderias varias	,,	3,000 á 16 ,, ..	,,	480
			$	210,930

Productos y fletes de Amatitlan para Guatemala.

Azúcar	qq.	16,000 á 12 ctvs......	$	2,000
Maíz y otros	,,	6,000 á ,, ...	,,	750
			$	213,680

Muchos productos introducidos de los departamentos de Escuintla, Palin, Amatitlan, se espenden en los departamentos de Oriente.

Hemos omitido el trasporte de 25 á 30 mil reses que anualmente se introducen por la costa.

De Petapa à Guatemala.

Varios productos...................... $ 1,500

Total de fletes........$ 215,180

De Guatemala para Escuintla.

Entre Guatemala, Petapa, Amatitlan, Bárcenas, Villa-Nueva	7.100,000 árboles de café	
Producen mas ó menos qq.	25,000	
Café de otros lugares para esportar............ qq.	15,000	
Cueros, maíz, harina y otros................ qq.	50,000	
Fletes de........ qq.	90,000 á 75 ctvs.	$ 67,000

Suman los fletes:

De Guatemala á Escuintla	$ 67,000
De Escuintla á Guatemala	$ 215,180
	$ 282,180
Pasajeros en 1.ª clase á $ 3 7,500 personas al año...	$ 22,500
2.ª clase á $ 1-50 30,000 personas al año	,, 45,000

3.ª Clase á $ 0 50	
100,000 por año......	,, 50,000
	$ 399680
Durante 3 años 10 p§.	
de aumento...............	,, 120,000
	$ 519,680
Esplotacion y reparaciones	
30 p§......	,, 160,000
	$ 359,680

Los 360,000 pesos representan el rédito al 12 p§. de un Capital de 3.000,000.

Distancias y condiciones de la seccion de Escuintla á Guatemala.

De Escuintla á Palin se tiene una distancia de 14¾ millas, que debe subirse con una pendiente de 3 y 4 por ciento. El trazo seguirá el camino carretero abajo de Palin con 2 por ciento por la márgen del rio Michatoya, tomará el lado derecho del camino de Palin á Amatitlan, y subiendo en uno y 1½ por ciento llegará á esta ciudad. De Palin á Amatitlan se tiene una distancia de 8¼ millas. Continuará esta via por el lado Oeste de la laguna próxima al camino carretero que vá para Petapa, y con 4 p§. llega á la hacienda de Guillen. Prosigue con varias pendientes hasta el Frutal, cruza el rio Villalobos y con 4 y 3 p§. sube á los llanos que se extienden al Norte del Ingenio, los cuales atraviesa con pendientes de dos por ciento entrando en seguida por la calle de Santo Domingo, habiendo recorrido una distancia de 16 millas de Amatitlan á esta Capital.

Resumen de las distancias en la seccion de Escuintla á Guatemala.

De Escuintla á Palin............	14 ¾	millas.
De Palin á la laguna de Amatitlan..................	8 ¼	,,
De la laguna á Guatemala.	16	,,
TOTAL............	30	millas.

De Escuintla á Guatemala la via férrea sube una altura de 3,745 pies ingleses y pasará sobre 70 viaductos, algunos de los cuales se elevarán hasta 160 pies sobre el fondo de los barrancos.

La altura de Guatemala sobre el mar segun las nivelaciones practicadas desde San José resulta ser de 4890 pies.